12e Année — N° 584

Le Numéro : 50 centimes.
(Étranger : 60 centimes).

27 Novembre 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

PAULHAN

Au lendemain de son record d'altitude part pour son voyage aérien Mourmelon-Châlons et retour.

(Voir pages 375, 380 et 381.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

POURQUOI VIVRE dans les larmes, la misère, la déveine affreuse, sans amour, sans joies et sans bonheur, quand il est si facile de remédier à ces maux, et d'obtenir *fortune, santé, chance, amour partagé*, en demandant la curieuse brochure envoyée gratis par le Professeur VICTORIUS. 83. faub. Saint-Denis. Paris

---

Si vous souffrez des **HÉMORROÏDES**
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

PLAQUES LUMIÈRE AUTOCHROMES

POUR CATALOGUES ET TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER
À LA SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** À LYON-MONPLAISIR

BEN TAYOUX

MARQUE DARY
35, Rue Chevalier — LEVALLOIS-PERRET

ACCUMULATEUR SEC
FONCTIONNE en TOUS SENS
Léger et très puissant.

Essayez les nouvelles Batteries pour l'éclairage intérieur des Voitures

---

ASPLINTO
LINIMENT IDÉAL
contre
BOITERIES, TARES OSSEUSES
Eparvins, Suros, Courbes, Molettes et Vessigons indûrés
Guérison rapide et sûre, pas d'interruption
Envoi franco de *Brochure* sur demande
PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 52
EN VENTE :
Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy - PARIS

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 280-41.

L'assurance contre les accidents. pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout**, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION *"brevetée"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONTFEUIL-PARIS

---

la voiture de tourisme la plus pratique

Double Phaéton
GLADIATOR
12 HP 4 cyl
Usines et Bureaux :
29, Quai National
PUTEAUX (Seine)

A. FORMISYN

PÈRES CHARTREUX

"TARRAGONE"

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. November 27 th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

27 Novembre 1909 — N° 584
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opera.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

DES MONTAGNES-RUSSES POUR PATINS A ROULETTES

Ce nouveau patinage à roulettes fait en ce moment-ci fureur à Londres. En montées et descentes vertigineuses, jolies miss et jeunes hommes fendent l'espace sur leurs roulettes de buis, s'essayant à conserver un équilibre des plus instables. Ils n'y parviennent pas tous cependant, et nombreux sont les apprentis patineurs qui finissent sur les reins un voyage commencé en des attitudes plus verticales.

L'EXPOSITION DE L'OLYMPIA

Par C. FAROUX

Les constructeurs français se sont aperçus en temps utile du danger que comportait la suppression du Salon annuel à Paris et ont pu réduire le mal à son minimum — Les traits essentiels de la production 1910 — La supériorité d'ensemble de l'industrie française est incontestable

Cette année et pour la première fois depuis que l'industrie automobile s'est classée, ceux qui lui portent intérêt ont dû aller hors de France chercher le témoignage de son degré de perfectionnement.

Personnellement, je n'ai traversé le détroit et je ne me suis rendu à Londres que par devoir professionnel, dans la pensée unique de voir où en étaient nos amis les Anglais : je faisais *in petto* assez bon marché de la valeur technique de l'Exposition française, parce que j'avais encore présents à la mémoire tous les arguments de ceux qui avaient combattu le Salon de Paris. Souvenez-vous que leur thème favori était celui-ci : « L'industrie dont nous vivons ne s'accommode pas des manifestations aussi coûteuses qu'un Salon annuel ; cette Exposition, qui revient périodiquement, nous contraint à faire de la nouveauté, même inutile : notre fabrication en série en souffre ; nous ne pouvons nous consacrer, autant que nous le voudrions, à notre service commercial et, dans ces conditions, nous estimons tous que le Salon annuel est un danger. Donnez-nous un Salon tous les deux ans, de manière à laisser souffler nos services techniques et tout le monde s'en trouvera mieux. »

Des arguments aussi enfantins n'ont, bien entendu, convaincu personne. Tout de même, il faut féliciter la presse sportive de sa discrétion ; elle eut le sentiment très net que les constructeurs français faisaient fausse route, mais n'a rien dit, car, après tout, charbonnier est maître chez soi, et vous vous souvenez du raisonnement de Martine... *Et s'il me plaît, à moi, d'être battue.*

Il va de soi que cette attitude supposait une parfaite sincérité de la part des constructeurs ennemis du Salon annuel à Paris. Quelle n'a donc pas été ma surprise, en constatant que les pires ennemis du Salon étaient précisément ceux qui avaient apporté à leurs modèles courants le plus de modifications et de perfectionnements !

C'est donc — et je vous défie bien de soutenir le contraire — que nos constructeurs s'étaient rendus compte d'eux-mêmes, de l'erreur commise. Félicitons-les d'avoir sacrifié leur conviction à une compréhension plus claire de leurs intérêts. Grâce à ce changement de front, l'industrie française a fait brillante figure à Londres et sa supériorité technique a pu contre-balancer — en partie — le fâcheux effet produit par le déplacement — de Paris à Londres — du marché mondial.

Celà a ouvert les yeux à nos meilleurs représentants. D'ores et déjà, il est certain que nous aurons dorénavant le Salon annuel à Paris, et, une fois de plus, notre industrie l'aura échappé belle après avoir couru un terrible danger.

Les caractères généraux du Salon de l'Olympia au point de vue technique.

J'ai tâché de saisir les traits dominants de l'industrie automobile du moment et j'ai consacré mes journées londoniennes à une revue de tous les stands de l'Olympia. Le caractère homogène des tendances manifestes fait que jamais Exposition n'aura été si facile et aisée à juger.

Les caractères très accentués de la production de 1910 sont :

1° Victoire très nette du moteur à 6-cylindres, traité comme deux groupes de 3;

2° Faveur marquée des petites voitures à bon marché;

3° Augmentation partout constatée du rapport de course à l'alésage;

4° Suprématie de l'allumage à haute tension;

5° Généralisation du graissage mécanique;

6° Emploi de plus en plus général des embrayages, type Hele Schaw;

7° Carrosseries traitées en vue d'offrir le minimum de résistance à l'air (coupe-vents et formes fuyantes);

8° Soupapes de grand diamètre;

9° Généralisation des monoblocs.

Vingt-trois marques françaises sont représentées au Salon de l'Olympia. Ce sont : Berliet, Bollée, Charron, Chenard et Walcker, Clément, Darracq, de Diétrich, de Dion, Delage, Delaunay-Belleville, Decauville, Gladiator, Mors, Niclause, Grégoire, Panhard-Levassor, Peugeot, Renault, Gobron-Brillié, Rochet-Schneider, Motobloc, Sizaire et Naudin, et Brasier. Voyons, maintenant, quels sont les progrès accomplis par eux.

Berliet, qui est en Angleterre très en faveur, n'a pas apporté de très grandes modifications à ses types 1909. Parmi ses voitures, la 40-chevaux 6-cylindres est la plus remarquable.

Bollée se trouve dans le même cas que Berliet, son exposition est excellente, ainsi que celle de Chenard et Walcker.

Bayard-Clément n'est pas représenté officiellement. N'empêche que les voitures des usines de Levallois-Perret sont fort appréciées, spécialement le groupe des 4-cylindres, ainsi que la nouvelle 6-cylindres, dont le prix est révolutionnaire.

Lorraine de Diétrich et Hotchkiss ont une exposition magnifique; de Dion-Bouton s'est signalé par sa belle 8-cylindres en V (90×120), dénommée 35-chevaux. Nous retrouvons ici la même supériorité d'usinage, le même fini de montage qui ont acquis à cette grande marque une célébrité universelle.

Que dirais-je pour Delâge, qui est en train de prendre une première place dans le marché automobile ? Il la mérite pleinement par son effort constant à mieux faire. Voyez, en Delâge, un de nos futurs grands constructeurs, un des cinq ou six premiers.

Delaunay-Belleville accentue une position privilégiée ; sur beaucoup de points on peut dire que les établissements de Saint-Denis mènent le train ; ses 6-cylindres doivent être placés au tout premier rang.

A propos de ces 6-cylindres, je dois constater que beaucoup des nôtres ont tenu longtemps cette excellente solution dans un ostracisme immérité ; leur reproche le plus fréquent était que le 6-cylindres marquait trop de mollesse dans les reprises. Un de nos ingénieurs les plus réputés m'a soutenu un jour cette manière de voir. Il est vrai qu'à ce moment on ne savait pas faire les 6-cylindres. Les deux questions délicates à solutionner étaient celles de la tuyauterie et de l'ordre d'allumage : l'une comme l'autre ont une grande importance, et on les a sérieusement étudiées, en particulier chez Delaunay-Belleville.

L'exposition de Panhard et Levassor est de première importance. Nous avons examiné à Londres un modèle du si séduisant châssis à 6-cylindres (comme on voit, la 6-cylindres est actuellement à l'ordre du jour). J'ai noté aussi un excellent monobloc appliqué sur le 12-15 chevaux. Tous les châssis de 1910 sont équipés du nouveau changement de vitesse, qui est remarquablement traité.

Quel magnifique étalage chez Renault! Voici le nouveau modèle 9-12 chevaux, dont le moteur est un 4-cylindres de 70×110, et c'est surtout le 6-cylindres 25-chevaux (en deux groupes de trois) de 80 d'alésage et 120 de course. Ce châssis est tout à fait remarquable et synthétise en quelque sorte l'ensemble des perfectionnements récents. Il y a ici un graissage mécanique particulièrement bien compris, qui débarrasse complètement le tablier et un pont-arrière remarquable.

Peugeot, lui aussi, conserve ses modèles 1909, mais il a sagement muni sa petite 12-chevaux d'une quatrième vitesse.

Charron a une 6-cylindres de même dimension que celle de Renault. Cottin-Desgouttes a sorti une 15-chevaux (4 cylindres 80×120) tout à fait irréprochable.

Dombret a été particulièrement bien inspiré, pour ses Motobloc, en augmentant la surface de friction de ses freins de manière à obtenir le maximum de douceur de freinage et de sécurité. Il peut tirer vanité de ce que tant de concurrents aient copié sa disposition de bloc moteur.

Tous les types construits par Delahaye sont fort remarqués : ils se distinguent par leur facture irréprochable.

Revenons encore une fois à la 6-cylindres. C'est Grégoire qui aura l'honneur, parmi les constructeurs de voiturettes, d'avoir étudié le premier une 6-cylindres (80 × 120) qui sortira prochainement. Comme tous ses châssis demeurent agréables à l'œil et comme on comprend leur faveur auprès de la clientèle!

Citons aussi Sizaire et Naudin, dont la renommée est ici fameuse, avec leur petite monocylindrique. Zedel, qui justifie sa vogue en exposant trois châssis : 10 HP, 12-15 HP, 15-20 HP. Le 12-15 est tout à fait remarquable.

Doriot, Flandrin et Parant exposent deux voiturettes qui provoquent un gros intérêt.

Enfin, je n'en finirais pas s'il fallait citer les progrès accomplis par Rolland et Pilain, Vinot-Deguingand, Darracq, Gobron-Brillié, Niclausse, Brasier, Gladiator, Mors, etc. Toutefois, à l'actif de Darracq, une 4-cylindres étudiée avec un soin extraordinaire et qui permet, tout en conservant des matériaux supérieurs, d'arriver à un prix invraisemblable de bon marché.

Sur quelques renseignements précieux.

Encore une fois (je crois bon d'insister), nous devons nous féliciter de ce que nos principaux représentants se soit ressaisis à temps.

Ce n'est pas tout que de faire mieux que que les concurrents : il faut en convaincre sa clientèle. Cette dernière partie de la besogne demeure à faire : on ne saurait se dissimuler son importance.

Or, ayons le courage de le dire à nos grands constructeurs, leur attitude n'est point faite pour leur gagner la confiance publique.

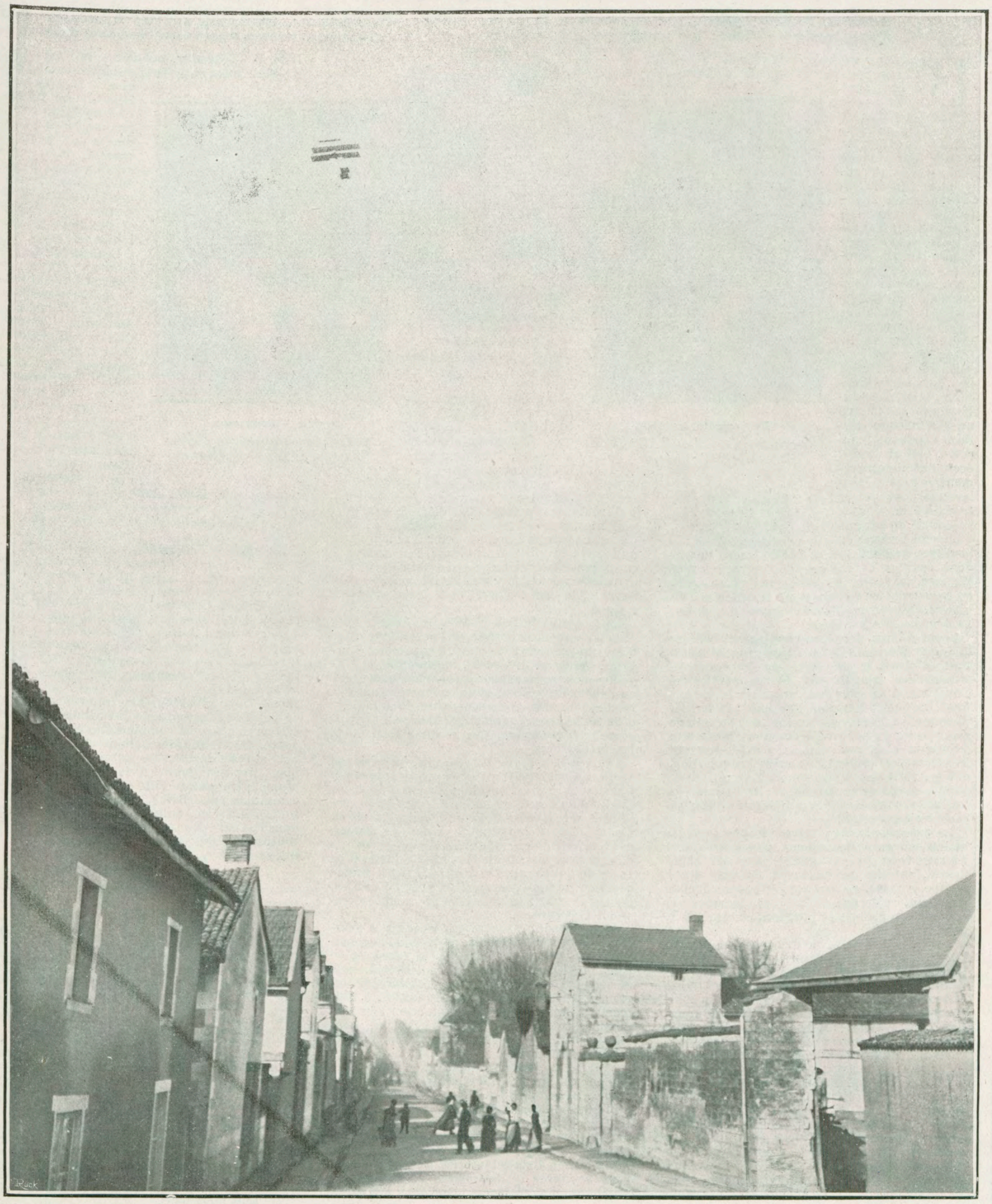
C'est à la question du Grand Prix — et tout le monde l'a compris — que je veux faire allusion. Il est permis à la presse spéciale de parler ici avec assurance, d'abord parce qu'elle connaît mieux que les intéressés eux-mêmes ce qui se dit couramment à l'étranger, ensuite parce qu'en ce qui touche aux grands problèmes industriels de l'automobile, ses pronostics ont toujours été vérifiés. Il est certain qu'étant désintéressés dans toutes ces questions, nous pouvons, plus aisément que les fabricants eux-mêmes, juger de quel côté est la vérité.

La Commission Sportive de l'A. C. F. qui, hélas! — et c'est là la principale cause du mal dont nous souffrons — est composée de constructeurs, a décidé qu'elle n'organiserait un Grand Prix en 1910 qu'autant que 45 engagements auraient été réunis avant le 30 novembre. Il n'est pas exagéré de dire qu'une telle clause est immorale. Les membres de la Commission Sportive ont commis là un véritable abus de pouvoir.

Nous ne leur avons jamais ménagé les éloges et les encouragements aussi longtemps qu'ils ont pleinement satisfait aux obligations que leur imposait leur fonction publique : c'est avec la même sincérité qu'il est nécessaire de leur signaler aujourd'hui le danger d'une attitude incompatible avec leurs fonctions mêmes et susceptibles de porter un coup terrible — et définitif — à la prospérité de l'industrie nationale.

C. Faroux.

DE MOURMELON A CHALONS PAR LES AIRS



(Moteur Gnôme).

PAULHAN PASSE AU-DESSUS DU VILLAGE DE LA VEUVE

Samedi dernier, Paulhan, à bord de son biplan, a accompli une superbe performance. Parti de son hangar de Bouy, il alla virer autour de la flèche de l'église Notre-Dame de Châlons et revint à son point de départ, ayant couvert 50 kilomètres environ en 50 minutes. Pendant ce voyage, qui est le plus long accompli jusqu'ici, Paulhan s'est tenu à une très grande hauteur et aurait, paraît-il, atteint 600 mètres.

LA VILLE DES AEROPLANES

Par FRANÇOIS PEYREY

Grâce à l'Aéro-Club du Sud-Ouest et à la Ligue Méridionale Aérienne, Bordeaux est dès à présent doté d'un aérodrome idéal : un terrain de trois mille hectares, admirablement propre aux évolutions des aviateurs.

BORDEAUX va devenir la ville des aéroplanes. Son aérodrome de la Croix-d'Hins, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler (1), où sera courue, en 1910, la Grande Semaine de l'Aéro-Club de France, offre aux élèves-aviateurs, en même temps qu'un immense champ d'expériences, une atmosphère calme, régulière, exempte de remous. Ces diverses qualités ont frappé Louis Blériot, dont l'école s'ouvrira à Croix-d'Hins le 1er décembre.

Entre les routes de Bordeaux-Arcachon et Bordeaux-Bayonne se trouve un gigantesque terrain découvert, inculte, plat et désert, occupant l'emplacement de bois de pins incendiés, et portant le nom de landes de Croix-d'Hins, des Barats et de Pot-au-Pin. La superficie de ces landes atteint 3.000 hectares, d'un seul tenant; elles commencent à 14 kilomètres de Bordeaux, à vol d'oiseau, s'étendent sur les communes de Cestas, Mios et Biganos. Ni route, ni voie ferrée, ni ruisseau ne traversent ce terrain dont la différence de niveau, entre les points maximum et minimum, ne dépasse pas 3 mètres.

Le vicomte de Lirac.
Secrétaire général de l'Aéro-Club du Sud-Ouest.

M. C. F. Baudry.
Président de l'Aéro-Club du Sud-Ouest.

M. Ch. Villepastour.
Un des organisateurs de l'aérodrome de la Croix-d'Hins.

Croix-d'Hins devait naturellement séduire la Ligue Méridionale Aérienne, qui s'assura tout d'abord la propriété de 700 hectares, aujourd'hui transformés en un aérodrome s'ouvrant à la gare de ce nom, sur la grande ligne Bordeaux-Espagne. La Ligue a la faculté d'agrandir l'aérodrome au fur et à mesure de ses besoins et peut déjà donner la volée aux aviateurs chez ses voisins, c'est-à-dire sur 30 kilomètres carrés! Peu après l'acquisition, elle conviait une délégation de l'Aéro-Club de France à visiter les landes, et, le 19 juin, en faisait les honneurs à ses invités que l'immense clairière émerveilla.

La promenade fut pittoresque dans la végétation odorante des ajoncs et des bruyères. Figurez-vous une longue théorie de chars fleuris, attelés de mules et chargés d'une troupe joyeuse. Le cortège était précédé de cavaliers, d'échassiers, et les trompes de chasse d'un groupe de piqueurs chantaient la gaieté générale.

Dès le lendemain, la Ligue se mettait à l'œuvre. Peu à peu le désert s'animait, se peuplait. Une ville d'ouvriers s'élevait sur ses confins. Actuellement, cinq cents habitants ont chassé le silence de ce coin, jadis délicieusement mélancolique du pays girondin. Les hangars s'élèvent, les pistes se tracent, la maison du téléphone se dresse à côté des fondations d'un hôtel moderne. Assurément, notre futur et bel enthousiasme récompensera les organisateurs qu'une nouvelle délégation de l'Aéro-Club de France félicita derechef, le 29 octobre, comme il convenait.

Ce jour-là, trois cents pioches et un rouleau à vapeur achevaient la piste de 6.000 mètres destinée aux élèves de M. Louis Blériot. Car M. Louis Blériot a installé, à Croix-d'Hins, une école d'aviation qui fonctionnera à partir du 1er décembre. Le célèbre aviateur songe même à construire, en bordure de la voie ferrée, une véritable usine d'aéroplanes où travailleront quatre cents ouvriers. Leur apprentissage terminé, les élèves pourront se mesurer aux vieux aviateurs au-dessus d'autres pistes polygonales, plus étendues, dont la plus grande mesurera 33 kilom. 333, afin d'obtenir, par le triple périple du terrain qu'elle ceinture, 100 kilomètres de parcours.

Aux angles de ces pistes, et reliés entre eux par de légères balises, jailliront des pylones bariolés de couleurs violentes, surmontés de silhouettes. Je sais où seront plantés le pylone du chat et le pylone du soleil ! Au pied des pylones, les aviateurs en détresse trouveront un magasin de fusées dont les couleurs diverses signaleront, au crépuscule, le point d'arrêt de l'oiseau artificiel fatigué.

Là-bas, près du Pot-au-Pin, une grande tour de bois sera comme le phare de l'océan des cimes. Vers chaque point cardinal, des poteaux lointains, exactement répérés, indiqueront la longueur des promenades aériennes exécutées en dehors des pistes, et que nous suivrons des hautes tribunes en terrasses, ou de la nacelle d'un ballon captif, gonflé par l'usine à hydrogène de l'aérodrome, qui gonflera également les autoballons.

Croix-d'Hins, je l'ai déjà dit, possède sa station. Cependant, au cœur de l'aérodrome, quasiment dans l'enceinte des tribunes, la Compagnie des Chemins de fer du Midi établira la gare spéciale de Croix-d'Hins-Aviation. Un système ingénieux de voies de garage et de refoulement permettra d'amener ou de donner le départ, toutes les dix minutes, à un train de douze cents voyageurs. Il est même possible que la Compagnie du Midi établisse, depuis Pessac, une voie exclusivement réservée à l'aérodrome.

Bien entendu, toutes les maisons d'aviation, toutes les Sociétés de ballons-automobiles peuvent bénéficier de la large et si cordiale hospitalité de la Ligue Méridionale aérienne. Il leur suffira, pour obtenir des terrains, de s'adresser 1, rue Franklin, à Bordeaux ; immédiatement satisfaction leur sera donnée, comme à M. Louis Blériot, dont les ailes s'éploieront sous peu dans l'atmosphère balsamique.

Voilà donc, en résumé, l'effort d'un groupement qui, depuis longtemps, travaillait en silence, sans bluff, pour la plus grande gloire de la locomotion nouvelle. La Ligue Méridionale aérienne a voulu, je le répète, créer un aérodrome vraiment digne de ce nom, un champ d'expériences établi *d'une manière définitive* où, en tous temps, les aviateurs pourront se livrer à des essais chronométrés ; un champ d'expériences situé dans un désert, à proximité d'une grande ville. Elle a admirablement suivi le programme qu'elle s'était tracé. De plus, elle établira un laboratoire aérodynamique, une station aérologique, tout en créant ou en provoquant la création de prix réellement pratiques.

M. C. F. Baudry, président de l'Aéro-Club du Sud-Ouest et de la Ligue Méridionale, doit être spécialement félicité. Le promoteur de l'Aéronautique au pays girondin a de nouveau prouvé, dans cette organisation formidable, son remarquable esprit d'initiative, son énergie et sa lumineuse intelligence.

La Grande Semaine aéronautique de l'Aéro-Club de France se disputera donc à Croix-d'Hins, l'an prochain. L'Aéro-Club du Sud-Ouest et la Ligue Méridionale ont offert à la Société d'Encouragement une somme minimum de 200.000 francs de prix d'aviation. D'autres prix, très importants, sont destinés aux pilotes d'autoballons et de ballons sphériques, dont les épreuves alterneront avec les concours d'aéroplanes. La Ville de Bordeaux créera un prix de 100.000 francs.

En outre, la Fédération Aéronautique internationale, réunie récemment à Zurich, a fixé Bordeaux comme siège de la Conférence de 1910, et la Conférence se tiendra, à l'époque de la Grande Semaine, dans la *Ville des Aéroplanes*. Aussi bien puis-je déjà donner à Bordeaux ce titre, puisque Croix-d'Hins réunit toutes les qualités réclamées par les aviateurs. En effet, si l'on fait abstraction d'une vingtaine de jours de tempêtes cycloniques, d'ailleurs annoncées à l'avance, la Gironde passe en tête des départements français au point de vue de la tranquillité de l'atmosphère. Les aéronautes savent combien au départ de Bordeaux la vitesse des ballons est réduite! Il n'existe pas de terrains aussi vastes et aussi bien disposés pour l'Aviation à proximité d'une autre grande ville (Bordeaux, avec ses communes suburbaines, possède 320.000 habitants). La cité, enfin, peut avoir confiance dans l'avenir. Ne se distingue-t-elle pas entre toutes par son passé illustre dans l'histoire des sports ?

FRANÇOIS PEYREY.

NOTRE NUMÉRO DE NOEL

Parmi les nombreuses attractions que contiendra le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air*, nous avons déjà cité les huit splendides portraits hors texte, reproduction directe des photographies en couleur obtenues par le nouveau procédé des plaques autochromes. Ce n'est pas tout. Quatre grandes planches en deux couleurs et deux superbes doubles pages également en deux couleurs, reproduction d'aquarelles et de tableaux de Sem, Georges Scott, René Lelong, Raoul Philippe illustreront ce magnifique numéro. Et ce n'est pas tout encore.

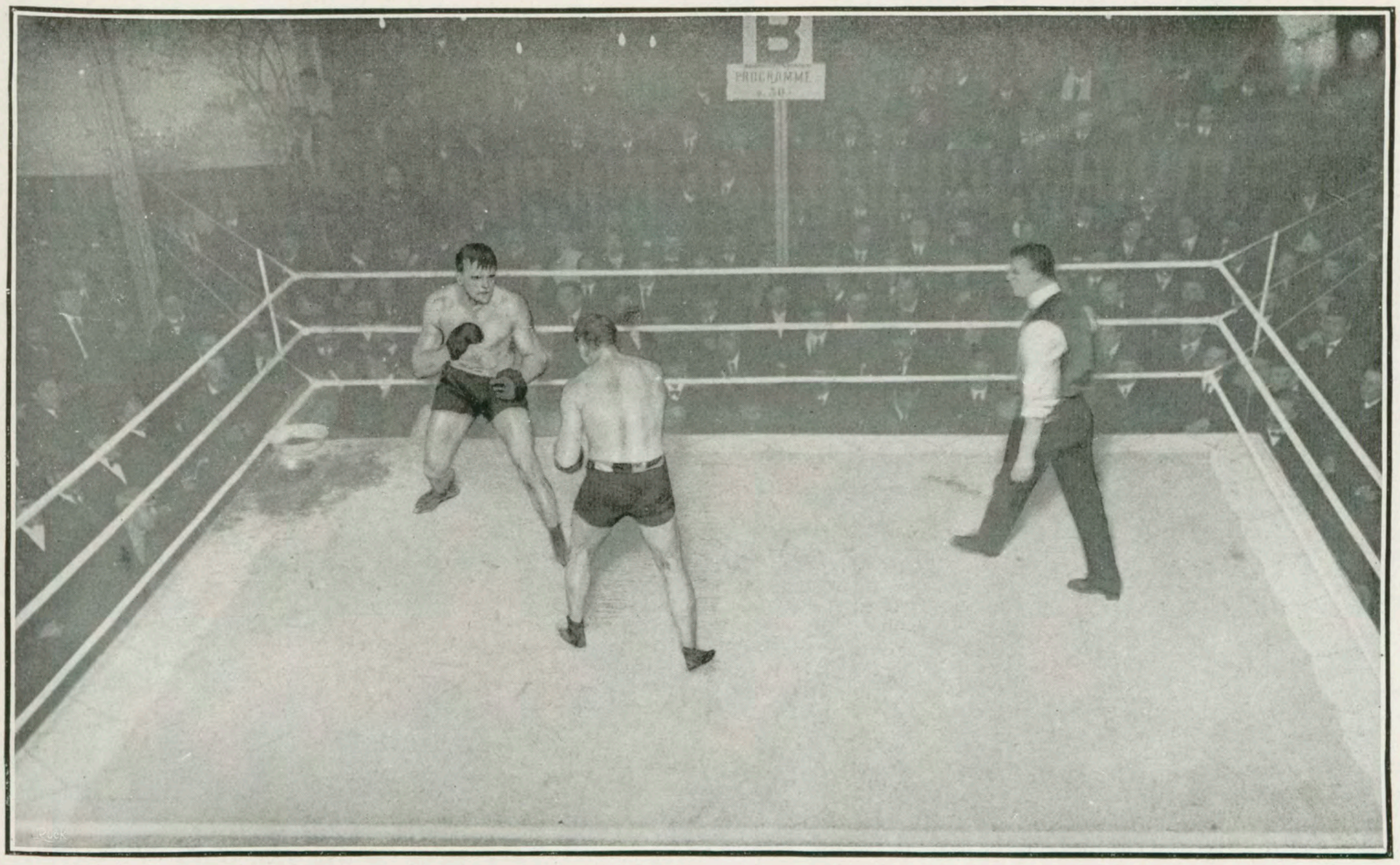
S'inspirant de l'idée de la Semaine d'Aviation qui va se disputer au Caire dans quelques semaines, le maître Georges Scott a exécuté pour la couverture de ce numéro exceptionnel une délicieuse aquarelle qui représente les hommes-oiseaux tournant dans la nuit autour du Sphinx et projetant sur sa tête de granit, qui a vu passer tant de siècles, les faisceaux lumineux de leurs phares et de leurs projecteurs.

Cet album de luxe ne sera vendu que 2 francs, alors qu'il dépasse en beauté les publications similaires vendues couramment à l'étranger 3 francs et 3 francs 50.

Notons qu'il est adressé gratuitement à tous les abonnés.

(1) Voir le n° 564.

LE MATCH JIM STEWART-SID RUSSELL



Le quatorzième round du match Stewart-Russell.

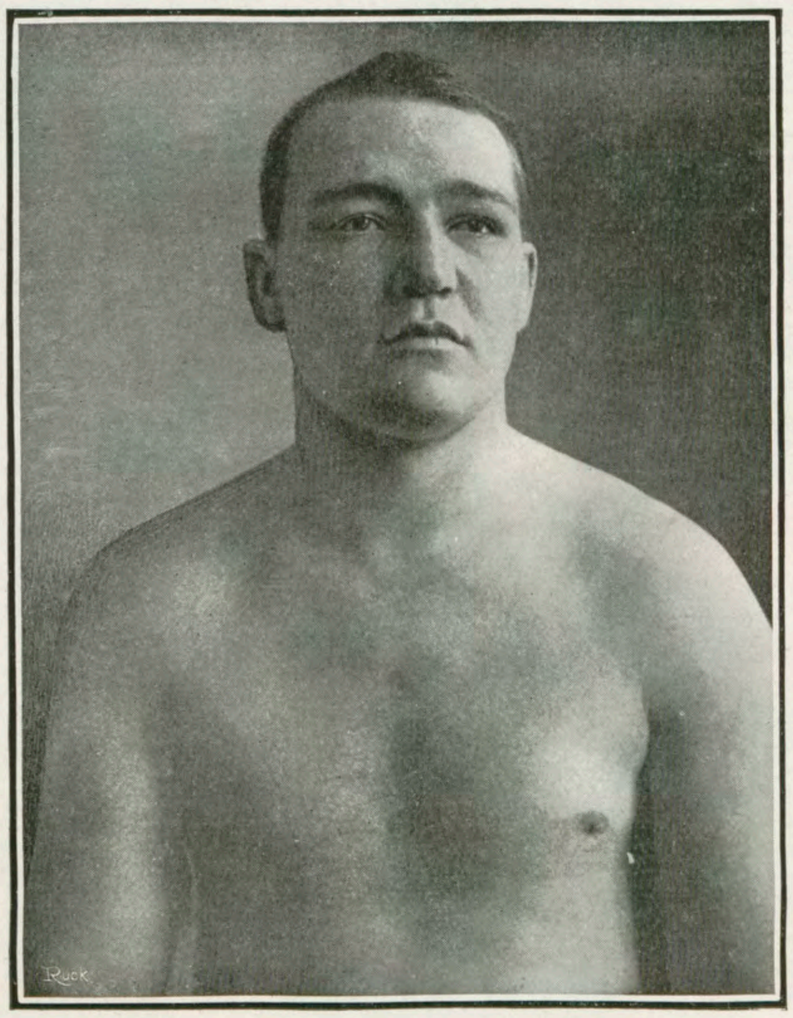
Le jeune poulain de Joë Jeannette n'a pu faire mieux que son maître ; il n'a pu mettre knock-out l'Australien Sid Russell. Cependant, il avait l'avantage aux points, semble-t-il. Et sa victoire était plus attendue que le match nul décidé par l'arbitre Emile Maitrot.

Par sa prodigieuse résistance lors de sa rencontre avec Joe Jeannette, par son match nul avec Stewart, l'Australien Sid Russell a conquis toutes les sympathies du public

Et dire qu'il était depuis près d'un an en Angleterre et qu'il n'a pu y trouver un seul match !

Telle est la phrase qui vient à l'esprit de tous les sportsmen, lorsqu'on voit boxer Sid Russel. Malgré tout son désir, toutes ses démarches, malgré son beau record et ses défis, ni Iron Hague, ni Gunner Moir, ni aucun autre poids lourd ne l'a affronté en Angleterre. C'est au Wonderland Français, que l'Australien doit de s'être montré au public et d'avoir conquis en deux soirées une popularité presque aussi grande que celle de ces favoris de la foule, Joe Jeannette et Willie Lewis.

Il faut avouer qu'il n'a pas volé cette sympathie. C'est un boxeur de classe, qui n'est peut-être pas très scientifique dans l'attaque, mais qui possède un courage à toute épreuve et une défense bien difficile à tromper. Son courage ? Je vais vous en donner une preuve : l'année dernière, à Sydney, il rencontrait le poids lourd Mike Williams. Au huitième round, il se brisait le bras en deux endroits. Le membre atteint retombait le long du corps. Sid continuait à matcher avec un seul bras. Il avait un avantage considérable au moment où l'accident s'était produit. Et pendant trois rounds encore, il boxa Mike Williams, malgré le supplice qu'il endurait. Mais, au onzième, l'arbitre, par humanité, arrêta le combat. Tous les spectateurs réclamaient cette décision depuis longtemps. Cette bravoure constitue un fait unique dans les annales du ring.



Sid Russell.

L'Australien Sid Russell s'est imposé immédiatement comme un athlète de grande classe, et il s'est acquis les sympathies du public.

Samedi dernier, Sid Russell était opposé au poulain de Jeannette, le jeune prodige (il n'a pas 22 ans) Jim Stewart. La semaine précédente, tous les spectateurs s'attendaient à une victoire facile du nègre. La révélation de l'Australien, la quasi ignorance dans laquelle on se trouvait sur la valeur de Stewart rendaient la dernière rencontre des plus attrayantes. Aussi, le public était-il venu en foule pour assister à cette bataille qu'on pouvait parer, sans exagération, du titre galvaudé de bataille de géants. Le plus petit mesure, en effet, 1 m. 87.

L'arbitre, l'excellent Emile Maitrot, a décidé qu'il y avait match nul. J'avoue que je ne suis pas du tout de son avis. J'ai assez souvent reconnu sa valeur en tant que referee pour qu'aujourd'hui je ne sois pas taxé de partialité en attaquant son verdict. Jim Stewart a attaqué sans cesse, il a eu de belles esquives, il a même fait flotter son antagoniste à un moment ; Sid Russell s'est contenté de porter des coups au flanc, il n'en a presque pas donné autre part. J'avoue que Stewart n'avait pas un de ces avantages devant lequel tout le monde tombe d'accord ; mais, au point de vue purement pugilistique, je prétends que ce n'était point le draw qui s'imposait, mais la victoire de Jim Stewart peut-être discutée, mais certainement indiscutable.

JACQUES MORTANE.

LES FLOTTES AÉRIENNES ET LA GUERRE (1)

(*Suite.*)

Nous avons déjà publié une première série de réponses à notre enquête sur les flottes aériennes et la guerre. Nous continuons aujourd'hui en donnant les opinions des personnalités les plus connues.

Le marquis de Dion, député, nous a donné son opinion qui ressemble, sur plusieurs points, à celle de M. Lucien Millevoye :

— Je crois qu'en cas de guerre, ainsi qu'il résulte des expériences faites aux grandes manœuvres du Bourbonnais, les dirigeables pourront être employés avec de grands avantages au service des reconnaissances; toutefois, la vie de ceux qui en auront la direction sera toujours exposée, car, en plein jour, ils ne cesseront un seul instant d'être visibles; la nuit, ils pourront être facilement découverts avec des projecteurs, et des canons à tir rapide mettront ces engins constamment en péril.

Quant aux aéroplanes, tout en croyant peu à leur avenir comme moyen de locomotion pratique, puisque ces instruments seront beaucoup trop dangereux pour que n'importe qui, en dehors des sportifs, puissent y monter (un faux coup de barre et c'est la mort fatale), je suis convaincu qu'à titre d'engins de guerre, ils seront, entre des mains exercées, un terrible instrument de bombardement, tellement terrible que le jour où l'on se sera rendu compte de leur effet au point de vue destructif, la guerre entre nations aura vécu.

J'ai la conviction que d'ici peu l'on construira des aéroplanes pesant en charge 2.000 kilos, ayant de 100 à 150 chevaux de force, marchant à une vitesse de 100 à 120 kilomètres à l'heure, et que dans ce poids total de 2.000 kilos, il entrera pour 4 à 500 kilos d'explosifs. Tombant sur la ville ennemie, les explosifs la détruiront aussi sûrement qu'un tremblement de terre dans le genre de celui de Messine. Et si l'on réfléchit que ces sorties auront lieu la nuit, on comprendra que les aéroplanes, par suite de leur peu de volume et leur vitesse, seront pour ainsi dire invulnérables.

Ce jour-là, tout le monde sera tellement épouvanté que, du coup, la guerre entre nations sera supprimée pour être remplacée probablement par des guerres civiles autrement pénibles, car la lutte est une loi de nature et je ne crois pas que des lois humaines puissent aller à l'encontre des lois naturelles.

Si, par suite de circonstances que je ne puis prévoir, la Conférence Internationale de la Paix autorisait le lancement d'engins meurtriers du haut des vaisseaux aériens, loin de blâmer cette résolution, je l'applaudirais volontiers, car c'est le perfectionnement des instruments de destruction qui fera que la guerre entre nations sera virtuellement supprimée.

Si, au contraire, une conférence internationale interdisait ces appareils, quelle serait la sanction, puisque la guerre, c'est la loi du plus fort? Supposons qu'au début d'une campagne, les belligérants respectent les lois imposées par la Conférence Internationale. Le vaincu se voyant perdu, n'hésitera pas à employer des instruments qui lui assureront la victoire. Il se débrouillera ensuite avec les autres nations, lorsqu'il sera devenu le plus fort. — Mais, me dira-t-on, la Conférence Internationale a interdit les balles dum-dum, et cette clause a été respectée. Pourquoi? Parce que les combattants y trouvaient, de part et d'autre, avantage. En effet, un général avisé doit désirer blesser beaucoup de ses adversaires et non les tuer, et pour cette seule raison que les morts ne sont pas gênants; on les enterre et on n'y pense plus. Les blessés, au contraire, entravent la marche d'une armée; ils encombrent les routes de convois et d'impedimenta qui rendent les mouvements des troupes moins aisés.

On a toujours intérêt à favoriser la marche du progrès. Or, en l'espèce, ce progrès amènera fatalement, sinon la suppression totale, du moins une grande diminution des guerres et ce, à cause même de son excès d'horreur.

Le baron de Zuylen de Nyevelt est très optimiste :

— Je suis persuadé que les aéroplanes et les dirigeables sont destinés à rendre les plus grands services en temps de guerre. Ceci dit, je souhaite qu'ils servent à raccourcir les distances et à doter surtout de bienfaits notre pauvre humanité... en temps de paix!

Mme Camille du Gast, la fameuse sportswoman et exploratrice, a confiance dans la flotte aérienne pour les reconnaissances, non pour le combat :

— Je pense qu'encas de guerre, les dirigeables et les aéroplanes seraient en mesure de rendre des services très appréciables, soit en reconnaissant les forces et les positions de l'ennemi, soit en assurant les communications des places investies. Mais je ne crois pas que, dans l'état actuel des choses, ils puissent être utilisés comme instruments de combat : outre qu'ils ne semblent pas remplir encore les conditions techniques nécessaires pour s'acquitter efficacement de ce rôle, il n'est pas douteux que la nation qui les emploierait comme engins de destruction soulèverait contre elle de légitimes protestations.

Aussi, suis-je d'avis que la Conférence de la Paix devrait fixer, dès maintenant, les règles à suivre pour l'emploi des appareils aériens au cours des hostilités.

Ce que disent les aviateurs :

— Que ce soient les aéroplanes, nous a déclaré M. E. Archdeacon, que ce soient les dirigeables, on ne pourrait employer de flotte aérienne en cas de guerre. Avec un aéroplane, il faudrait qu'un passager accompagne le pilote : il est, en effet, impossible à l'heure actuelle de se conduire en même temps que l'on conduit et de faire des remarques sur les régions que l'on traverse. Le passager serait donc là pour faire les reconnaissances et pour observer si l'on suit la bonne route.

Quant aux dirigeables, il leur est trop difficile d'atterrir. Ils doivent avoir un hangar. Ils sont trop volumineux pour les services restreints qu'ils peuvent rendre. Il est donc inutile d'insister.

L'apôtre de l'aviation, M. Orville Wright, redoute le pouvoir meurtrier des engins aériens :

— Si les aéroplanes ne servent pas à lancer des engins, chose que nous devons tous espérer, car alors la guerre deviendrait une invraisemblable boucherie, ils seront merveilleusement utiles, en tant qu'appareils d'exploration. En un temps réduit, leurs randonnées au-dessus des armées ennemies permettront de savoir exactement de quel côté il faut porter ses efforts, soit pour l'attaque, soit pour la défense. C'est alors qu'il sera plus utile d'avoir de bons pilotes d'aéroplanes que de brillants généraux. Les aviateurs deviendront les véritables chefs.

Le héros de la traversée de la Manche, M. Blériot, prône l'utilité des aéroplanes :

— En cas de guerre, l'aéroplane serait un merveilleux instrument pour faire des observations, prendre des photographies. Il suivrait les corps d'armée à l'instar des bicyclettes pliantes. En aurait-on besoin? En un quart d'heure, il est monté, prêt à s'envoler. De plus, il est presque invulnérable. Il est presque impossible de l'atteindre, sauf si le hasard s'en mêle.

Le dirigeable, lui, ne présente aucun intérêt. C'est un véritable mastodonte, incommode, impossible à déplacer et facile à détruire soit dans l'air, soit dans son hangar. Rien ne serait plus simple que de lancer un obus qui traverserait le mur de l'endroit où il serait garé et le ferait éclater.

M. Santos-Dumont accepte, sans discussion, le point de vue de l'utilité des flottes aériennes. A son avis, une seule objection peut s'élever, c'est à propos des obus lancés sur les navires de l'air :

— Il est évident, dit-il, que l'enveloppe du dirigeable servirait de cible. Un obus y pénètre, le ballon éclate, tous ceux qui le montent meurent en s'écrasant sur le sol. Un aéroplane, au contraire, est plus difficile à atteindre. Si une aile est touchée, l'accident n'est pas meurtrier; si c'est le moteur, l'aéroplane planera jusqu'à son atterrissage. C'est pourquoi, le danger étant moindre avec l'aéroplane qu'avec le dirigeable, celui-ci doit être délaissé.

Le comte de La Vaulx est partisan des petits dirigeables, type Zodiac :

— L'inconvénient des gros dirigeables réside dans le garage et le gonflement. Avec le *Zodiac*, je vais de ville à ville par le chemin de fer; en quelques heures il est gonflé, je m'élève, je fais mes observations; j'atterris, je le dégonfle, en vingt minutes il est démonté et je peux me rendre sur un autre point. L'avantage des auto-ballons géants serait de permettre le transport des forces armées. Mais comme nous sommes loin de cette époque, point n'est besoin de nous embarrasser d'un poids lourd inutile et de redouter sans cesse un accident semblable à celui de *République*.

M. Henry Kapferer, le réputé pilote des dirigeables, est très confiant dans l'utilité d'une flotte aérienne :

— Je crois fortement, qu'en cas de guerre, les dirigeables et même les aéroplanes (dès à présent) seraient utilisés et extrêmement utiles.

La manière dont on les emploiera? Ce sera vraisemblablement pour le service de renseignements des positions et manœuvres de l'ennemi. Je ne crois pas que l'on ait grand avantage, pour l'instant, à jeter du haut des appareils aériens des engins meurtriers. Mais cependant, comme les appareils aériens auront probablement à lutter les uns contre les autres et à essuyer des coups de feu tirés du sol, il ne me semble pas possible d'exiger qu'ils soient désarmés et ne puissent rendre éventuellement coup pour coup.

Si la Conférence de la Paix arrivait à prohiber l'emploi des appareils aériens en cas de guerre, on ne pourrait que se féliciter de voir que, pour une fois, un instrument de grand progrès humain ne serait pas utilisé aussitôt pour la destruction de l'homme et de ses œuvres.

Mais arrivera-t-on à une entente de ce genre? J'en doute fort, et, en attendant, nous autres Français, devons plus que jamais chercher à conserver et à perfectionner la supériorité que nous avons acquise dans la navigation aérienne et à en apprêter l'utilisation militaire.

D'après ce qui précède, il est certain que la flotte aérienne possède un lot important d'adeptes de valeur. Les notabilités les plus éminentes nous ont donné leur opinion. Dans notre prochain numéro, nous donnerons la suite de cette enquête.

(*A suivre.*) JACQUES MORTANE.

(1) Voir le numéro 583.

NOTRE DEUXIÈME GALA SPORTIF

Les champions qui prendront part au Gala Sportif de dimanche.

Le second gala sportif de la *Vie au Grand Air* sera encore plus sensationnel que le premier. Tous les sports de défense defileront devant les spectateurs et le sportsman connu, M. Joseph-Renaud, les expliquera.

Demain soir à 9 heures, au Théâtre *Femina*, second Gala sportif de la *Vie au Grand Air*. Il sera consacré, comme nous l'avons dit, aux Sports de Défense. C'est à M. J. Joseph-Renaud, l'éminent sportsman, que nous avons confié la lourde tâche de les présenter au public. Nous ne pouvions faire meilleur choix. M. J. Joseph-Renaud n'est pas seulement un technicien de valeur, il est également un pratiquant de la plupart des sports que nous ferons défiler et qu'il commentera en en faisant ressortir les côtés pratiques et intéressants.

Donnons le programme de la soirée, cela dispensera de louer davantage ce spectacle absolument sensationnel qui dépasse, en originalité et en intérêt, tout ce qui a été fait jusqu'ici :

1° *Match de catch as catch can*, par Davis, champion d'Angleterre 1906-1907-1908; 2e aux Jeux Olympiens, et Wandaux, champion Suisse;

2° *Démonstration de jiu jitsu*, par Ré-Nié père et son fils de Penthieu;

3° *Démonstration de boxe française*, par le professeur Mainguet et son prévôt;

J. Joseph-Renaud

Le sportsman-littérateur bien connu qui fera la causerie de notre deuxième Gala Sportif sur les sports de défense.

4° *Match de lutte gréco-romaine*, par Helle, champion de France amateurs (poids légers), 1908, 1909, et Lemonnier;

5° *Match de canne*, par Hérivaux, ancien champion du monde de canne, et Laurens, 2e du championnat de 1908;

6° *Match de fouet espagnol*, par Dubarry, champion d'Espagne, et Laurens, champion des Pays basques;

7° *Exhibition de boule espagnole*, par Dubarry;

8° *Exhibition de lasso*, par Lecomte de Nouy, directeur des Blue Star Cowboy's.

Pouvait-on rêver spectacle plus grandiose, plus passionnant? Aussi ne faudra-t-il pas s'étonner si on refuse du monde demain soir.

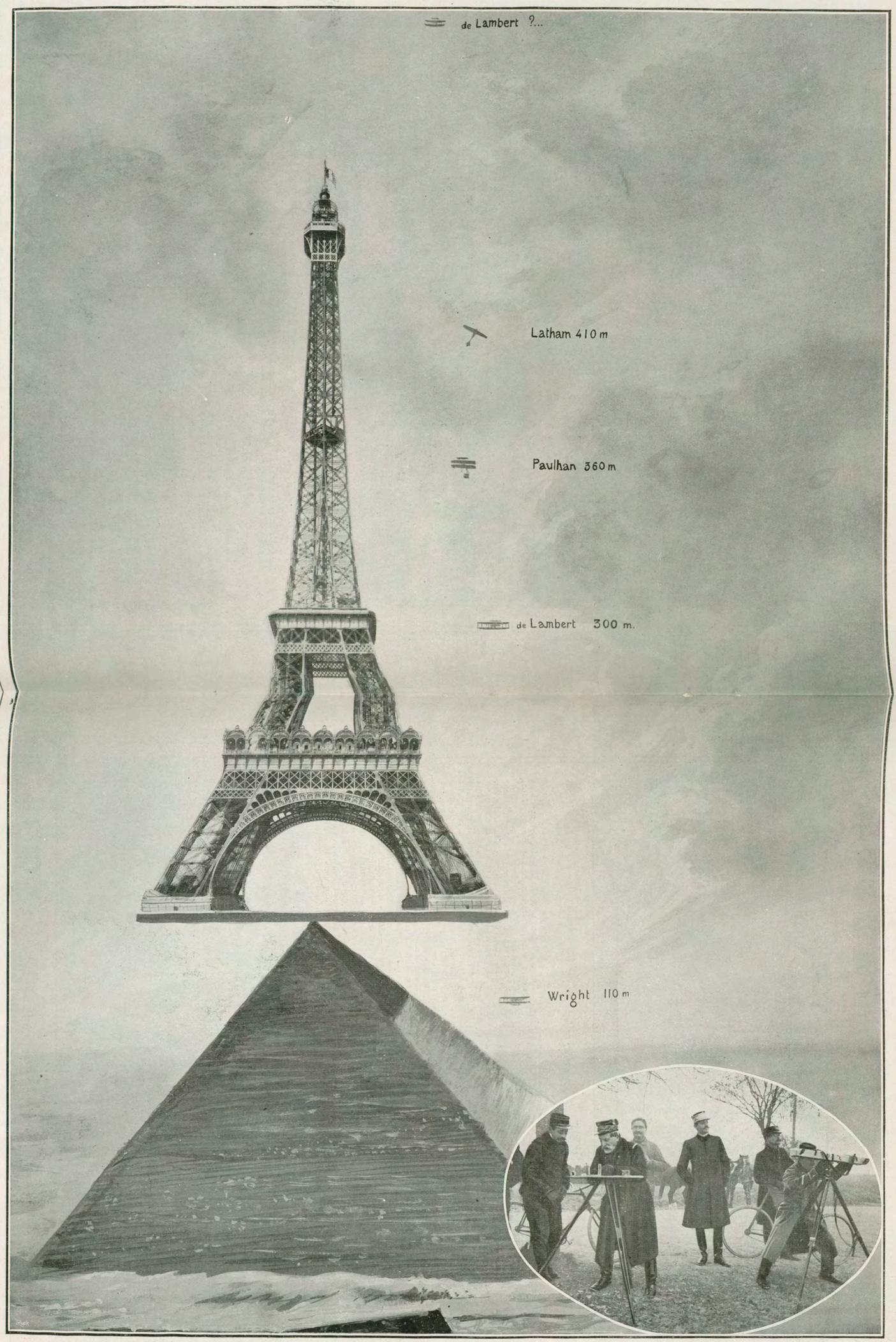
Prix des places : fauteuils : 3 francs; loges (la place), 4 francs; promenoir : 2 francs. Même prix en location. (Droit des pauvres compris.)

Aucune place de faveur ne sera délivrée.

Pour tous renseignements s'adresser à Jacques Mortane, 90, Avenue des Champs-Elysées.

La Vie au Grand Air.

LES RECORDS DE LA HAUTEUR



LA TOUR EIFFEL SURMONTANT LA GRANDE PYRAMIDE SUFFIRAIT A PEINE A MESURER LES VOLS DES AVIATEURS

De nouveaux records de hauteur viennent d'être établis au camp de Châlons. Vendredi dernier, Paulhan était engagé pour le Prix Lazare Weiller, où il s'agissait de dépasser l'altitude de 110 mètres atteinte par Wilbur Wright, au camp d'Auvours, le 18 Décembre 1908. En 10 minutes, il s'est élevé à 360 mètres de hauteur. Un quart d'heure après, Latham essayait à son tour et atteignait 410 mètres. Le record officiel de la hauteur, détenu par le comte de Lambert avec 300 mètres, est ainsi battu. Il est certain qu'au cours de son voyage au-dessus de Paris, ce dernier s'est élevé beaucoup plus haut, mais aucun chiffre précis n'ayant pu être donné, la Commission de l'A. C. F. ne lui avait accordé que les 300 mètres qu'il a sûrement dépassé en franchissant la Tour Eiffel. Les officiels étaient Henry Farman et le général Journé, commandant le camp, que notre photographie montre prenant lui-même l'altitude.

LA "FLÈCHE HUMAINE"

Par J. JOSEPH-RENAUD

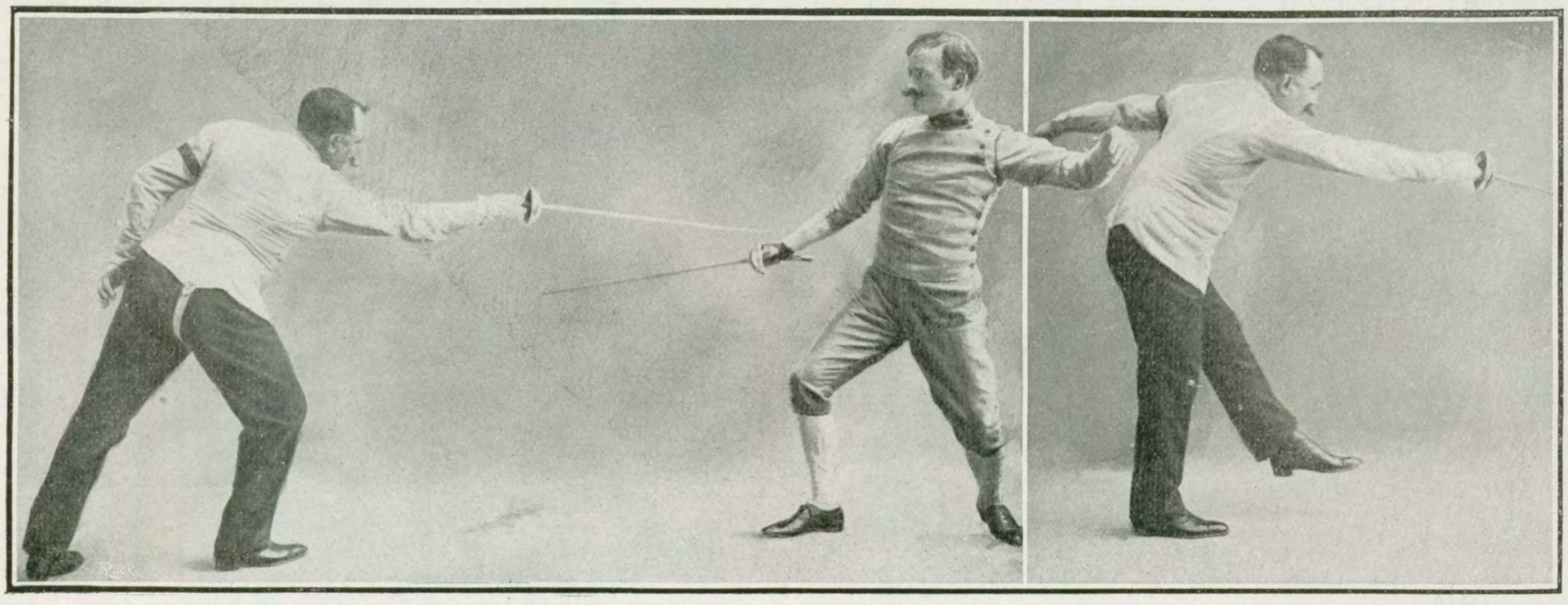


Fig. 2. — Une flèche : 1er temps.
Devant une absence de fer, l'attaqueur exécute une fente à la main, très prononcée ; de façon à se pencher extrémement en avant.

Fig. 5. — L'in-quartata.
Coup très difficile devant une fente, est excellent contre cette finale de flèche.

Les épéistes actuels emploient souvent des mouvements bizarres qui rappellent,

CERTAINES des attitudes que le professeur Bougnol, l'éminent directeur du Cercle Hoche, a bien voulu prendre devant l'objectif, sembleront peut-être empreintes d'un parti pris de laideur. Illusion ! Si l'on examine les instantanés saisis dans les grands tournois, on constate qu'ils nous montrent pire encore, bien pire !...

Aujourd'hui toute une école d'escrimeurs — surtout instinctifs ! — remplace la *fente*, le classique « développement » (fig. 1), par cet élan à corps perdu — et parfois à tombeau ouvert ! — que l'on a surnommé « la flèche humaine ». Je crois que l'innovateur moderne de ce moyen d'offensive n'est autre que le redoutable et brillant amateur Collignon, qui d'ailleurs l'emploie — lui ! — non sans élégance et avec une vitesse et un à-propos extrêmes.

Mais, hélas ! il a des imitateurs ! Et combien ! Et lesquels ! Entre les mains de ceux-ci, ce mouvement, qui rappelle ce qu'au XVIIIe siècle on appelait la « passe en avant » est devenu non une exception, mais une très regrettable habitude... En quoi consiste-t-il ?

Fig. 1. — Le développement classique.
L'attaque la plus simple, la plus rapide et la plus sûre.

Fig. 3. — Une flèche : 2e temps.
Il part, se laissant entraîner par son poids, absolument comme s'il courait. La jambe droite va se replacer en avant, et ainsi de suite.

Fig. 4. — Une attaque manquée.
Les « flêcheurs » sont quasi forcés, s'ils manquent leur attaque, de se réfugier en corps à corps.

LA "FLÈCHE HUMAINE"

(Suite.)

Fig. 6. — La passata-sotto.

Il en est de même de la « passata-sotto », sorte d'escamotage sous la lame adverse.

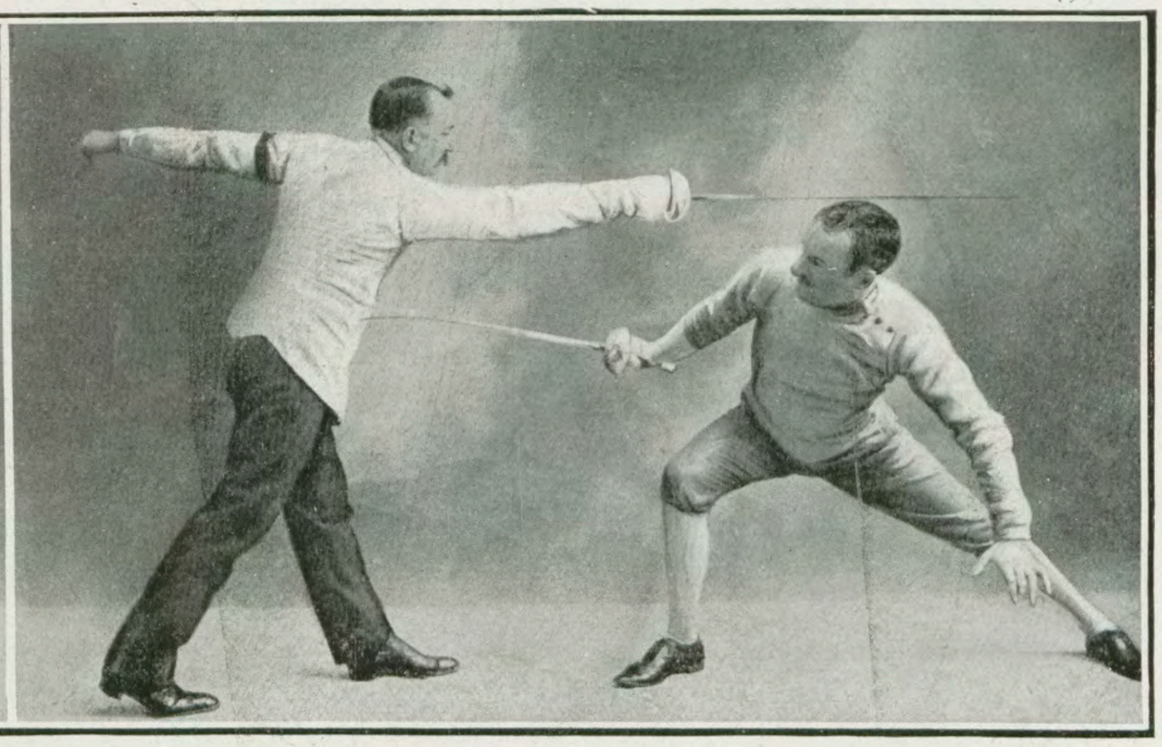


Fig. 7. — Une parade-riposte.

Les parades-ripostes de fleuret, prises très près du corps, sont souvent utiles contre les « flèches ». En effet, le « flècheur », entraîné par son élan, ne peut remiser.

en disgracieux, l'offensive et la défensive de l'escrime du XVI.1e siècle. & Que faut-il penser de ces procédés?

Supposez (fig. 2) une absence de fer. Le *flècheur* exécute d'abord une fente à la main, très prononcée parce qu'il faut avoir le poids du corps extrêmement en avant pour ce genre d'attaque. Puis, entraînée par ce poids, la jambe gauche passe rapidement devant la droite (fig. 3) qui, à son tour, repasse devant la gauche. En somme, le bras tendu, on pousse l'épée vers l'adversaire *en courant...*

Tout d'abord, si l'on est paré, il devient difficile d'éviter la riposte; aussi, les « flècheurs » ont-ils coutume de se réfugier en corps à corps aussitôt après cette attaque (fig. 4).

Et puis diverses esquives de corps — prises dans l'ancienne escrime française et italienne — deviennent possibles devant cette attaque.

L'in-quartata (fig. 5), par exemple, ce rejet du corps de côté tandis que la pointe arrête; l'adversaire ne rencontre que le vide et est blessé. Ou la *passatta-sotto* (fig. 6), escamotage du corps sous l'attaque.

Certaines parades-ripostes de fleuret, dangereuses devant une fente, deviennent excellentes contre une « flèche », (fig. 7 et 8). Mais on doit alors riposter presqu'en retirant le bras, sinon on se trouve trop près.

Beaucoup de « flècheurs » attaquent en se portant un peu vers la droite de l'adversaire et, ainsi, rentrent malgré la parade (fig. 9). On est quelquefois forcé de changer de garde en avant pour parer certainement ce genre d'attaque, du moins si l'on est surpris (fig. 10).

J. Joseph-Renaud.

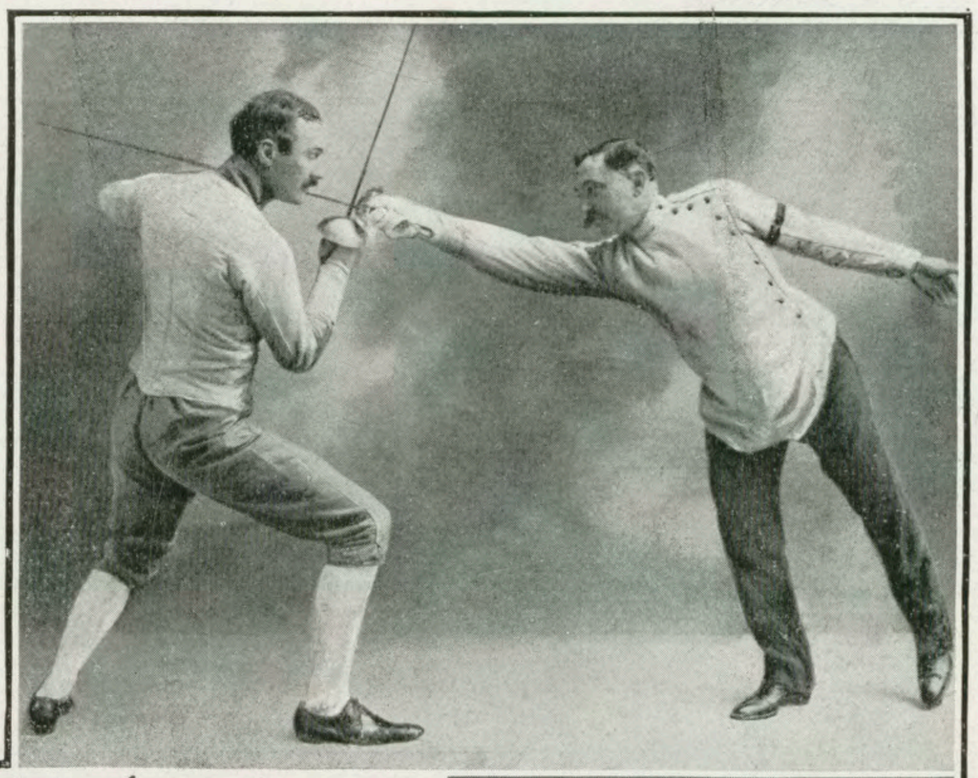


Fig. 8. — Évitons d'être trop près.

Il faut riposter la main en arrière, pour ne pas se trouver trop près.

Fig. 9. — Une ruse de flècheur.

Beaucoup de « flècheurs » attaquent en se jetant vers la droite afin de « rentrer » malgré la parade.

Fig. 10. — Changement de garde

Si ce procédé surprend, il n'y a qu'à changer de garde en avant.

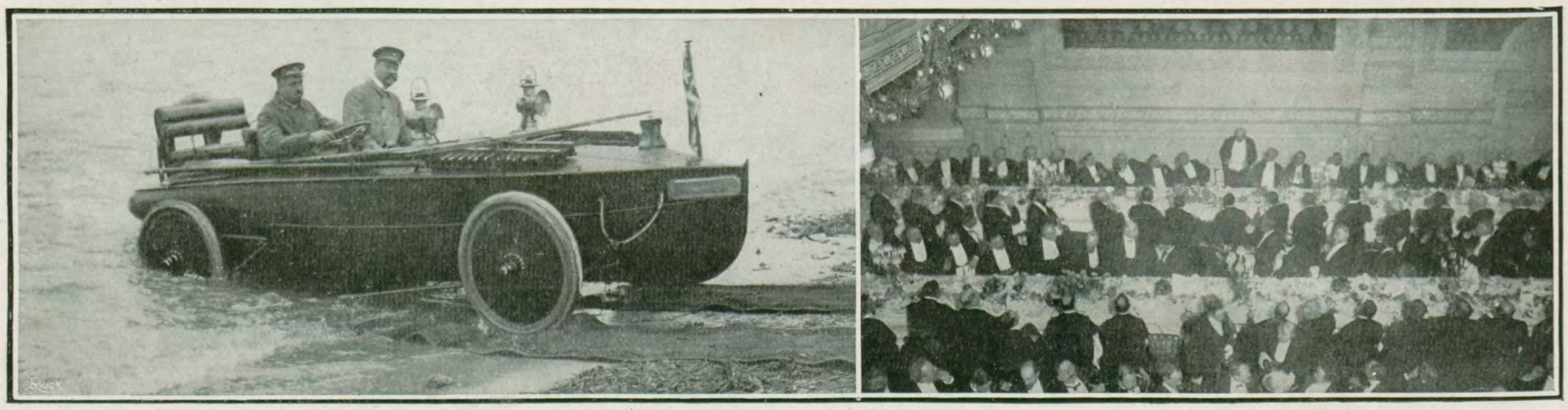
Finale du 250 mètres scratch à Buffalo. C'est l'excellent professionnel Roberts qui s'est adjugé la course devant Figour et Brézillon en 33 s. (Phot. Vulga.)

Le Racing Club a battu l'A.S. français par 5 à 2 dans un match comptant pour le championnat d'association. Cette victoire met le R.C.F. en tête du classement.

Un passage du Critérium de l'heure à Buffalo. L'épreuve a été remportée par Millot (U.A.P.) devant Neveu, Héraut, Thonnon, avec 17 kil. 442.

Le jeune roi Manuel de Portugal se rend à cheval avec le roi Edouard VII dans la forêt de Windsor, où il doit prendre part à une grande chasse à courre.

Le S.C.U.F. a rencontré le Cercle Amical pour le championnat de Rugby de Paris. Après une lutte très disputée, le S.C.U.F. l'emporta finalement par 9 à 3. (Phot. Vulga.)



Le canot automobile est des plus pratiques : il permet à la fois de rouler sur la terre et de naviguer sur l'eau à volonté. Il pourra rendre de grands services à l'armée.

Vendredi dernier avait lieu le banquet offert par l'A.C.F. à l'occasion du concours des véhicules industriels. L'assistance et les discours y furent de choix.

Principaux résultats sportifs du 16 au 21 novembre

AÉRONAUTIQUE

Vendredi 19 Novembre. — Mourmelon-le-Grand. — Paulhan s'élève à 360 mètres. — Latham atteint 410 mètres.

Samedi 20 Novembre. — Mourmelon-le-Grand. — Paulhan effectue le voyage aérien Mourmelon-Châlons et retour (soit 50 kilomètres), battant ainsi le record du monde de distance des voyages de ville à ville.

ATHLÉTISME

Samedi 20 Novembre. — Wonderland. — *Poids plumes* (poule finale). — Ledoux (51 kg. 900) bat Lepine (50 kg 900).

Les grands combats. — Perroud (68 kg.), vainqueur de Fitz Harry (70 kg.); Jim Stewart (95 kg.) et Sid Russell (83 kg. 500) font match nul.

Dimanche 21 Novembre (Hockey). — *La Coupe Brennus.* — Stade Français bat Racing Club de France par 4 buts à 2.

La Coupe de Novembre. Club Athlétique International bat Paris Université Club par 10 buts à rien.

Dimanche 21 Novembre. — Piscine Ledru-Rollin (natation).

54 mètres (1re catégorie): 1. Massias en 43 s.; 2. Bachelard, à une main; 3. Tomachpolsky jeune, à une longueur.

Championnat militaire (36 m.) : 1. Thomas. 2. Marcel Brun. — Temps : 30 s. 2/5.

Dimanche 21 Novembre. — Polo-Club (Football-Rugby): Le stade Bordelais U. C. bat le Racing Club de France par 6 points à rien.

Dimanche 21 Novembre. — Bordeaux (Football-Rugby). — Bordeaux Etudiants-Club par Middlesex Hospital par 5 points à rien.

Dimanche 21 Novembre. — *Championnats de Paris* (Football-Rugby. — 1re série. — Equipes premières S. C. U. F. bat Cercle Amical par 9 points à 3.

2e série : Equipes premières. — S. B. Vaugirard bat Stade Versaillais par 9 points a 3.

P. U. C. bat U. A. I par 11 points à rien.

2e série. — Equipes secondes. — P. U. C. bat A. U. I. par 8 points a rien.

Dimanche 21 Novembre. — *Les championnats de l'U. S. F. S. A.* (Football Association). — Région de Paris. — Equipes premières. — 1re série. — Stade français bat Club Français, 4 à 2 ; R. C. F. bat A. S. Française, 5 à 2 ; Standard A. C. bat C. A. XIVe par 4 à 1. — Equipes premières. — 2e série. — Olympique bat P. U. C. 4 à 2.

Dimanche 21 Novembre. — Vélodrome Buffalo (Epreuves pedestres) *250 mètres scratch* (Finale) : 1. Roberts; 2. Figour, à 1 m. 50; 3. Brézillon, à 10 mètres. — Temps : 33 secondes.

1.500 mètres handicap. — 1. Lesaint; 2. Lolliot; 3. Dubédat.

Critérium de l'heure (sans entraîneurs) : 1. Millot, 17 kil. 412; 2. Neveu, 17 kil. 440; 3. Herault, 16 kil 950.

Dimanche 21 Novembre. — Gargan. — *10 kil. sur route :* 1. Gautherot ; 2 Debernard ; 3. Montgellaz.

Match Figour Roberts-Brézillon.

1re manche (100 mètres) : 1. Roberts; 2. Figour ; 3. Brézillon.

2e manche (300 mètres) : 1. Figour; 2. Roberts ; 3. Brézillon

Belle (300 mètres) : 1. Figour et Roberts dead-heat.

HIPPISME

Jeudi 18 Novembre. — Auteuil. — *Prix Virelan* (3.100 mètres, 10 000 francs) : 1. Novello, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement) ; 2. Dame des Près, a deux longueurs ; 3. Apiariste, à six longueurs. — P. M. : gag. 24 fr., 50 ; pl., 13 francs, 12 fr. 50.

Vendredi 19 Novembre. — Saint-Ouen. — *Prix Gulistan* (4.100 mètres, 10 000 francs) : 1. Monte-Cristo au comte Lair (A.-V. Chapman) ; 2. Austral, à une encolure ; 3. Journaliste, à trois quart de longueur. — P. M. : gag., 20 francs ; pl., 15 francs, 3 fr. 50.

Dimanche 21 Novembre. — Auteuil. — *Prix Montgomery* (5 500 mètres, 40 000 francs) : 1. Mademoiselle Boniface, à M. Champion (A.-V. Chapman); 2. Le Miracle, à une longueur; 3. Journaliste, à deux longueurs. — P. M gag., 51 francs ; pl , 22 francs, 127 francs, 65 francs.

Prix Le-Hon 3.100 mètres, 10.000 francs) : 1 Roquelaure, au comte H. d'Auvergne (H. Holt) ; 2. Rutland Arms, deux longueurs ; 3. Képi II, à quinze longueurs. — P. à M. gag., 90 fr. 50 ; pl., 31 fr. 50, 21 francs.

PETIT DICTIONNAIRE AUTOMOBILE

Afin de répondre aux nombreuses demandes de nos lecteurs, nous avons décidé d'ouvrir, à partir d'aujourd'hui, une nouvelle rubrique : « Le Dictionnaire automobile », dans laquelle nous répondrons à toutes les lettres relatives à l'automobile et traitant de questions d'intérêt général.

De la discussion jaillit la lumière, dit-on. Les chauffeurs embarrassés pourront exposer la panne qui cause leur ennui. Nos colonnes seront ouvertes aux réponses comme aux questions. Le dépouillement et la publication des lettres seront faites par notre collaborateur H Petit, dont nos lecteurs ont pu apprécier depuis longtemps la compétence.

Sous cette rubrique, nous donnerons également la description des nouveautés touchant en général aux sports mécaniques.

Nous ferons paraître incessamment, à cette page, des études complètes sur les Sociétés et les différents Clubs affiliés à l'U. S. F. S. A. Nous appelons tout spécialement l'attention de MM. les Secrétaires de Clubs sur cette tentative qui doit les intéresser autant que nos lecteurs, et les prions de bien vouloir nous envoyer tous les renseignements susceptibles de faire connaître leurs groupements au grand public, ainsi que les photographies qu'ils pourraient avoir d'équipes, de matches ou autres épreuves, et qui serviraient à l'illustration des articles.

LE MATCH BORDEAUX-RACING

C'est devant une assistance choisie que s'est disputé ce match, qui aurait pu être gros de conséquences.

Une touche à Bordeaux

C'est par six points à rien que les fougueux Bordelais ont battu dimanche, au Polo, les Racingmen. Le Match fut des plus intéressants et les champions de France ont fait une belle impression. Le Racing, très en progrès, joua courageusement. Dans le médaillon, un arrêt de Bordeaux.

Tous ceux que passionnent le ballon ovale attendaient avec anxiété le résultat de ce match, qui mettait aux prises : d'un côté le Stade Bordelais Université Club, champion de France, de l'autre, le Racing-Club de France qui aurait pu l'être, l'a été et voudrait bien le redevenir. D'une telle partie, en effet, il n'était point trop osé de croire que l'on pourrait tirer quelque enseignement pour les luttes à venir.

Malheureusement, ce ne fut pas la grande partie espérée, et les pronostiqueurs en furent pour leurs espérances, car les deux équipes n'étaient pas au complet. C'est ainsi que Bordeaux comptait cinq remplaçants, Paris, trois d'abord, puis bientôt quatre, lorsque Varvier, assez sérieusement touché à la tête, fut contraint de quitter le terrain.

Ces tristes circonstances réunies firent qu'au lieu d'avoir le beau combat escompté, nous n'assistâmes qu'au match sérieux et honnête qu'on était en droit de demander à des équipes ainsi amputées dans presque toutes leurs lignes. Somme toute, on peut affirmer que ce sont deux beaux teams mixtes que nous avons vu dimanche aux prises, teams où il y avait sans doute d'excellents éléments, mais où le nombre très élevé de remplaçants enlevait, à la rencontre, sa réelle signification.

On aurait tort, cependant, de croire que ce match fut totalement dépourvu d'enseignements. Les deux équipes étaient suffisamment au complet pour nous faire voir :

1° Que le Stade Bordelais Université Club n'a rien perdu de sa fougue d'antan et qu'il est toujours, pour les autres équipes, l'adversaire le plus à redouter;

2° Que le Racing semble peu à peu remonter la pente fatale sur laquelle il paraissait glisser éperdument, et que les amis du Club doyen peuvent espérer que l'équipe chère à leur cœur n'aura pas à rencontrer l'U. A. I. ou le P. U. C. dans la poule interséries.

C'est, en effet, un peu du vieux Racing d'autrefois que nous avons revu dimanche. Finie cette torpeur qui nous désolait tant au début de la saison et cet aimable laisser-aller qui régnait dans l'équipe. Les « Bleu ciel et Blanc » ont fait preuve d'une énergie d'excellent augure, grâce à laquelle ils n'ont pas subi l'écrasement auquel beaucoup s'attendaient.

H. Dispan.

LES CHAMPIONNATS SERONT DISPUTÉS

C'est du moins ce qu'affirment, avec la dernière énergie, les quelques notables fervents du ballon rond que nous avons été interviewer à ce sujet

Tandis que dans le nord de la France le ballon rond a seul la faveur populaire, nous constatons dans la région méridionale et parisienne une préférence marquée des foules pour s'en aller voir les évolutions plus brutales du Rugby. C'est ainsi qu'un match International de Rugby réussira — à moins de temps exceptionnellement mauvais — à masser sur les touches une honnête assistance, alors que la France et l'Angleterre auront beau se rencontrer en des duels farouches d'association, elles n'auront, pour les contempler, qu'une demi-douzaine d'âmes charitables.

Ne voulant pas, quant à nous, tomber dans ces errements, nous avons décidé de donner dans la *Vie au Grand Air* une place égale aux deux beaux sports que sont le Football Association et le Football Rugby.

ÉQUIPES DE PREMIÈRE SÉRIE.

Interview de M. Royer, capitaine du Stade Français.

— Ah ! ah ! nous dit M. Royer, vous voulez que je monte sur le trépied et que je prophétise, pour la *Vie au Grand Air*, ce que sera la saison d'Association ? Voilà qui n'est pas commode, et j'en sais plus d'un qui reculerait. Je consens pourtant à m'exécuter.

Mais d'abord je suis forcé d'avouer que nous n'espérons guère cette année jouer un rôle prépondérant dans le championnat. Pour le moment, en effet, je crois que la première place sera remportée par le Racing Club de France, qui présente cette année une équipe formidable et contre laquelle viendra se briser la coalition des autres Clubs. Après la partie du R. C. F. contre Clichy, nous avions eu un moment l'espoir de pouvoir nous débarrasser du Club Doyen dans les championnats, mais depuis, les bleus et les blancs se sont fortement remontés, et leur dernière victoire sur le C. A. P., qui était l'un des favoris, doit les faire considérer nettement comme les champions de Paris 1910. Le Racing a d'ailleurs une ligne d'avants remarquablement vite et allante et dont beaucoup de goal-keepers auront à se méfier.

Le Racing n'est d'ailleurs pas le seul que nous craignions : le C. A. P. se classera probablement avant nous. Il devra pourtant faire attention à sa ligne d'avants qui, très bonne individuellement, ne peut arriver à se conjuguer convenablement — malgré les objurgations de Verlet. — Après le C. A. P. je crois, qu'à moins d'une grande malechance, c'est nous qui occuperont la troisième place.

— Et quels sont les Clubs qui, à votre avis, devront rencontrer les équipes de deuxième série pour la poule de classement ?

— Ma foi, je pense que les malheureux qui auront à subir le furieux assaut de la deuxième série, seront le Standard, l'U. S. de Clichy et le Gallia. Il se pourrait bien d'ailleurs qu'un de ces Clubs fît la culbute et disputa l'an prochain sa chance dans la deuxième série.

Interview de M. Espir, dirigeant de l'A. S. F.

— Je suis très embarrassé, nous dit-il, pour vous donner mon opinion sur ce que sera la saison de football Association. Pourtant, je puis vous dre que quant à nous, la saison s'annonce assez bien. Nous nous sommes débarrassés, et assez aisément, de deux redoutables adversaires, ce qui nous permet d'envisager l'avenir d'un d'œil tranquille. Je sais bien que certaines personnes ont cru devoir déclarer que la valeur de l'A. S. F. n'avait peut-être pas suffi seule à obtenir ce résultat, et que nous devions rendre grâce à la déesse Chance, qui nous avait prêté son précieux concours. L'on me permettra de dire cependant, que nous avons fait tout ce qu'il convenait pour donner un sérieux coup de main à ladite Chance, et que peut-être nos équipes ont-elles été pour quelque chose dans les victoires de notre Club.

Pourtant, je ne crois point que l'A. S. F. puisse cette année remporter le championnat. Le Racing et le C. A. P. sont pour nous de trop redoutables adversaires. Quant au Stade, nous ne le craignons point. Il est manifeste qu'il ne sera point cette année fort dangereux. Je n'en veux pour preuve que la triste manière dont il défendit sa chance dans la coupe Manier. Le Stade fera d'ailleurs bien de se défier et de donner un vigoureux coup de collier s'il ne veut, en compagnie de Clichy, de Gallia ou autres Standard, s'opposer à la montée en première série des trois premiers de la deuxième.

Nous aurions voulu mettre la main sur le capitaine tout neuf que s'est offert le Racing, M. Nisbet, pour lui demander de nous entretenir quelques instants de son équipe, qui, à l'avis général, doit emporter cette année tous les honneurs. Mais plus fugitif que l'onde, M. Nisbet est resté introuvable. C'est en vain que nous l'avons suivi à la piste, tel un Sioux sur le sentier de la guerre, il nous a toujours échappé avec une astuce prodigieuse. En cours de route nous avons pu néanmoins mettre la main sur un jeune racingman, équipier second, mais ce jeune et ardent sportsman entama un tel panégyrique de son Club que nous craindrions d'offenser la modestie du Club doyen en reproduisant ses paroles.

Disons simplement que pour lui la victoire des couleurs bleues et blanches ne fait pas l'ombre d'un doute, et que le C. A. P., leur plus direct adversaire, n'existera pour ainsi dire pas.

LES ÉQUIPES DE DEUXIÈME SÉRIE.

Interview de M. Allemane, capitaine de la Générale.

Nous avons été ensuite trouver M. Allemane pour qu'il nous parla un peu des Clubs de deuxième série.

— De même qu'en première série, nous dit-il, la lutte sera chaude chez nous pour les premières places.

Cependant, en l'état actuel des choses, je crois — l'on ne peut-être sûr de rien — je crois que c'est nous qui gagnerons le championnat de deuxième série. Il y a d'ailleurs à cela de nombreuses raisons. D'abord, notre Club est fort nombreux. Nous sommes peut-être la Société parisienne qui compte le plus de membres. Vous saisissez les avantages de cette situation : c'est que nous avons d'excellentes et puissantes réserves qui nous permettent de nous présenter toujours au grand complet sur le terrain. Ensuite, c'est que nous ne craignons guère nos concurrents. L'U. A. I., en effet, nous venons de la battre par 10 à 0. Le Paris-Université-Club, à la vérité, pourrait nous inspirer quelques craintes, car c'est un excellent petit onze, allant, vite et plein de cœur. Mais c'est une équipe trop légère. Leurs hommes, qui sont presque tous des scolaires, sont facilement balancés par leurs adversaires plus lourds, et toute leur adresse et leur science ne les empêche pas toujours de connaître la défaite. Je sais qu'ils viennent de disposer facilement de l'équipe de Maisons-Laffitte, qui est un de nos plus redoutables adversaires. Mais bien que cela soit une fort belle victoire, les Universitaires auraient peut-être tort d'y attacher une trop grande importance. Maisons-Laffitte, très dangereuse sur son propre terrain, l'est beaucoup moins quand elle se déplace.

Formée en majeure partie de jockeys et de lads, il lui est impossible de se déplacer au grand complet et beaucoup de joueurs sont forcés de rester au bercail parce qu'ils ne pourraient rentrer assez tôt pour prendre leur service à l'écurie ou aux allées d'entraînement.

Sur leur terrain, au contraire, ces raisons cessent d'exister et tout est à craindre de ces petits bonshommes, adroits comme des singes, connaissant parfaitement le jeu, et qui s'entraînant chaque jour, possèdent une merveilleuse pratique.

A mon avis, Maisons-Laffitte reste donc l'X de la deuxième série, et je ne serais point étonné qu'elle réserve quelques surprises désagréables aux Clubs qui sont actuellement les leaders.

— Ne pourriez-vous nous indiquer, demandons-nous alors, ce que donnera le classement définitif ?

— Voilà une question à laquelle il est fort difficile de répondre. Toutefois, et au risque de me tromper grossièrement, je vous dirai qu'à mon avis ce sera la Société Générale qui occupera la première place, suivie de près par Levallois, qui lui-même précédera de peu le P. U. C. arrivant ainsi excellent troisième. Je vois, se disputant les autres places, l'U. A. I. — bien mal en point depuis son divorce avec les joueurs de l'U. S. A. — le C. F. et l'U. S. P., qui a d'ailleurs déclaré un forfait général.

Interview de M. Buonzolazzi, capitaine du P. U. C.

Le jeune Buonzolazzi, le bouillant capitaine du P. U. C., fait encore ses humanités. Le collège Rollin est l'endroit où il glane — nous l'espérons du moins — les lauriers universitaires. Nous ne savons s'il est toujours aussi compliqué de parvenir jusqu'aux disciples de cette Alma Mater; toujours est-il qu'il nous fallut déployer des ruses sans nombre et user d'insinuants exordes pour rencontrer l'excellent athlète qu'est Buonzolozzi. Après plusieurs confrontations et interrogatoires, pendant lesquels nous vîmes défiler devant nous portiers, maîtres d'étude, surveillants généraux et le haut de forme de M. le Censeur, il nous fut donné de voir enfin celui que nous cherchions. Il était absorbé dans l'étude de la mathématique, mais voulut bien, pour nous, la délaisser.

— Vous désirez savoir, nous dit-il, si le P. U. C. continuera cette année sa marche ascendante vers la première série et s'il pense triompher des nombreux adversaires qui nous barrent la route du championnat. Ma foi, nous avons bon espoir. Certes, je n'espère pas que mon Club remporte le championnat. Nous sommes encore composés d'éléments trop jeunes, et qu'un trop grand écart de poids handicape fortement quand nous nous rencontrons avec des équipes lourdes. Cependant, je crois que nous nous classerons plus qu'honorablement.

— C'est le Club de Levallois que je vois jusqu'ici distinctement en avant des autres. C'est en effet une excellente équipe. La défense surtout y est jouée supérieurement et les frères Letailler, de même que Barreau, sont des joueurs de classe.

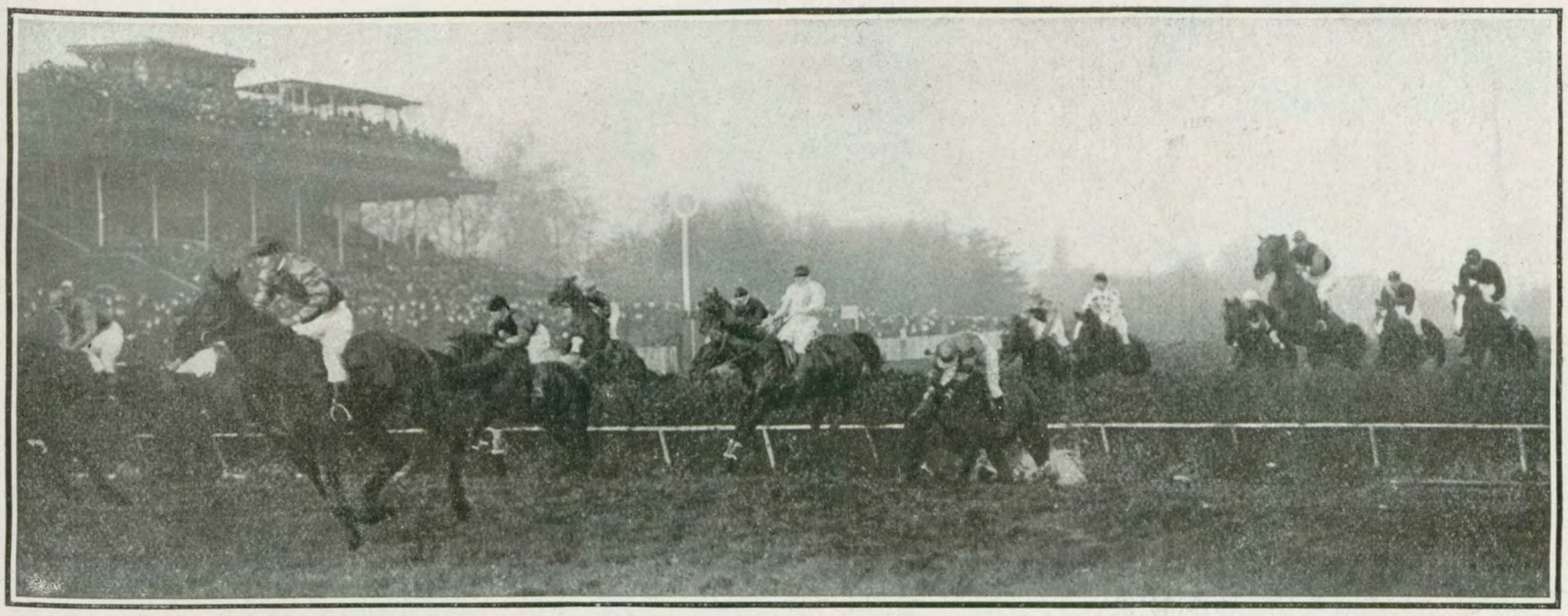
La Générale, qui aurait pu sérieusement inquiéter Levallois pour le résultat final, a perdu, je crois, toutes chances de décrocher la timbale. Cette excellente équipe joue en effet de malheur, et dans ses dernières rencontres a eu plusieurs équipiers blessés, ce qui n'est pas évidemment pour l'avantager dans ses futurs matches. Je pense cependant qu'elle arrivera à s'assurer la deuxième place derrière Levallois. Je pense également que le P. U. C., mon Club, se classera troisième derrière ces deux là. En effet, je ne crois guère que ni l'Olympique, ni le C. A. F. puissent nous inquiéter sérieusement. Quand à Maisons-Laffitte nous venons de la battre par 5 à 0, ce qui indique une certaine supériorité de notre côté.

Asnières, qui l'an dernier était fort redoutable, le sera beaucoup moins cette année, beaucoup de ses joueurs et non des moindres étant en effet partis au régiment. Quand à l'Union Amicale Internationale, elle a perdu également un grand nombre de bons joueurs venus de l'U. S. A. et repartis au Club Français.

Reste le Raincy : c'est un Club dans le genre de Maisons-Laffitte, en ce sens qu'il peut être dangereux sur son propre terrain. Terrain très petit, terriblement bosselé, et qu'on doit connaître parfaitement pour y pouvoir jouer un jeu convenable.

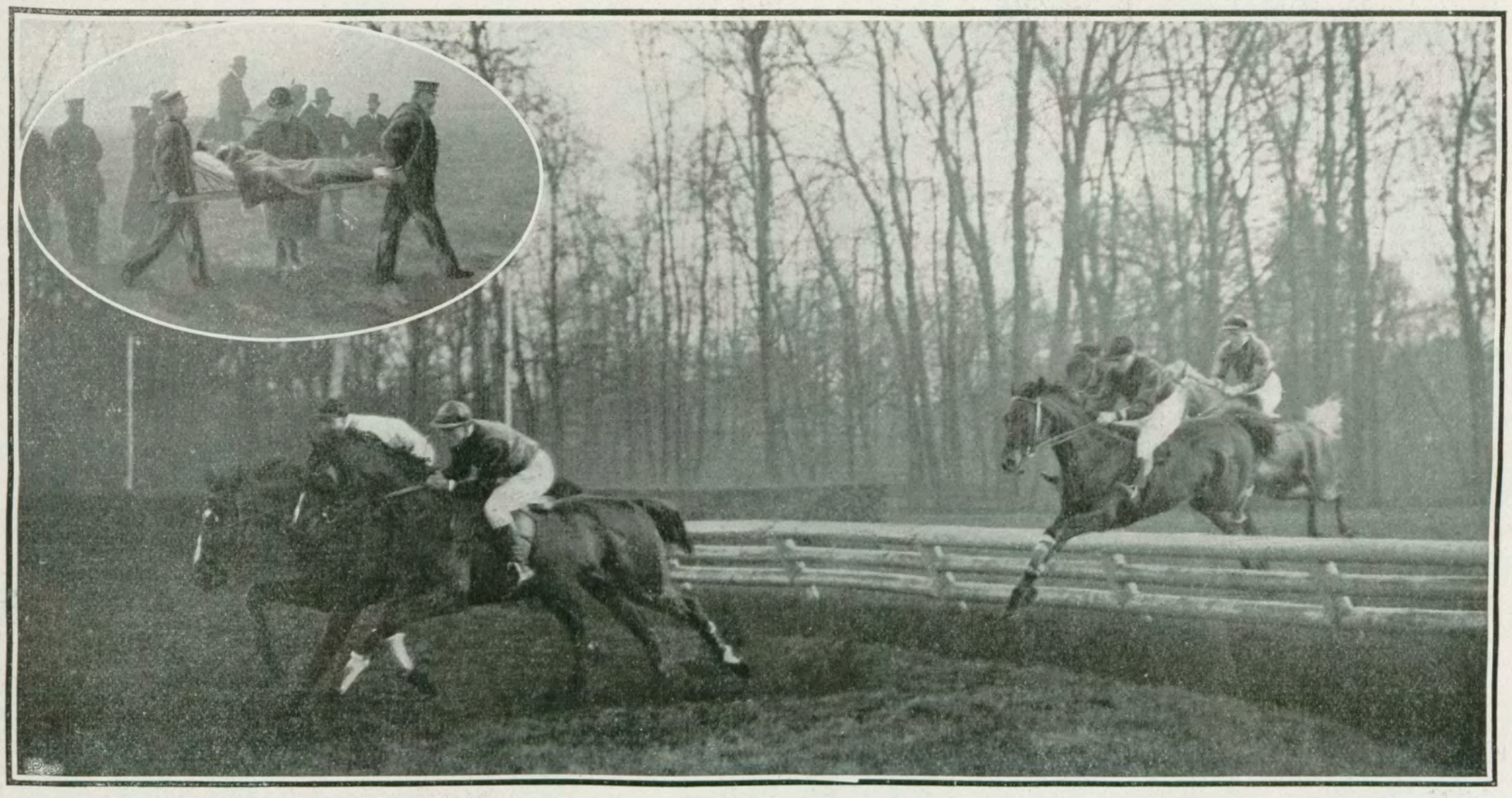
Henri Dispan.

LE PRIX MONTGOMERY



Le Prix Montgomery (Steeple-chase, hand. 40.000 fr., 4 500 mètres). Auteuil, 21 Novembre. — Le saut de la rivière.

Seize concurrents ont pris le départ. La course, très émouvante, a semblé successivement assurée pour quatre ou cinq d'entre eux. Finalement, Mlle Boniface, l'a emporté d'une longueur sur l'extrême outsider, Le Miracle. Journaliste troisième devant Hérisson II, dont la course est à retenir.



Le Prix Le Hon (Steeple-chase, 10.000 francs, 3.100 mètres) Auteuil, 21 Novembre. — Le saut du brook.

Apiarist et Or du Rhin III menaient depuis le début et étaient fort bien en course quand ils ont culbuté au talus. Roquelaure prenait le commandement. Rutland Arms le rejoignait à la dernière haie, mais était battu sur le plat de deux longueurs. Képi II troisième à 15 longueurs. Dans le médaillon, Patrick, rapporté après sa chute dans le Prix d'Alger avec Samsam.

Les réunions d'obstacles sont tout particulièrement animées cette année. Elles se succèdent sans interruption, mais l'affluence des concurrents n'en est pas pour cela diminuée. Le clan des vétérans lui-même demeure compact et il n'y eut, pour ainsi dire, point de course creuse. C'est là un succès assez rare.

Le prix Montgomery qui, en 1908 et en 1907 n'avait attiré que sept partants, en a réuni seize cette année. On pouvait donc espérer, et on a eu effectivement une très belle course. Hérisson II, Burgrave II, Le Miracle, Mademoiselle Boniface sont apparus successivement dans la ligne droite comme des gagnants probables. La victoire est restée en fin de compte à Mademoiselle Boniface, une des mieux qualifiées du lot assurément pour un succès de cette importance. Sa dernière course, sans être absolument mauvaise, n'a rien de bien recommandable; mais elle ne donnait que fort imparfaitement sa mesure et le public ne s'y est pas un instant trompé. Il s'est rappelé simplement sa victoire du prix Robert Hennessy, sa place de troisième dans le grand steeple et son aptitude pour les longs parcours, s'en remettant pour le reste à l'heureux état de la jument et à l'habileté de son entraîneur, qui ne pouvait manquer de lui faire retrouver sa forme des meilleurs jours.

Les 40.000 francs du Prix Montgomery ont été bien près de revenir à un outsider, Le Miracle, payé quinze louis par son propriétaire actuel. Il est vrai que le cheval est resté deux ans et demi absent de l'hippodrome, et que les frais d'entretien pendant cette période ont dû singulièrement majorer le prix d'achat, sans compter l'aléa qui était gros. Il a fallu toute l'habileté de son excellent entraîneur Urbain David pour le ramener à sa forme actuelle, qui est bien près d'être sa meilleure.

STUART.

AU SALON DE L'OLYMPIA

LE STAND DU PNEUMATIQUE KEMPSHALL

Un des stands les plus remarqués au Salon de l'Automobile, qui vient de se tenir à l'Olympia de Londres, a été celui du pneumatique Kempshall. Ce bandage, d'une conception tout à fait nouvelle, a résolu le problème du dérapage, en supprimant toutes espèces de rivets ou de cuir : il est entièrement en caoutchouc homogène. C'est la forme donnée à la bande de roulement spéciale qui assure l'antidérapage.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.